

Terzo valico, il sì di Toninelli «Ma l'opera deve cambiare»

INFRASTRUTTURE

Le misure proposte dal ministro su porto di Genova e snodo di Alessandria

Non si tratta di stravolgimenti del progetto, i lavori andranno avanti

Giorgio Santilli

ROMA

Il terzo valico fra Milano e Genova va avanti. Parola di Danilo Toninelli. Il ministro delle Infrastrutture ha reso noti ieri i risultati dell'analisi costi-benefici sull'opera ferroviaria che costa 6,2 miliardi e dovrebbe essere conclusa nel 2023. «Il Terzo valico non può che andare avanti» - ha scritto il ministro su Facebook - perché i costi di abbandono dell'opera (spese già sostenute, penali da pagare alle imprese, ripristino dei luoghi) ammonterebbero a 2,7 miliardi di euro (1,2 di spese pregresse e 1,5 di penali), mentre l'eccedenza di costi sui benefici viene quantificata dall'analisi

svolta dai tecnici del ministero sul progetto attuale dell'opera in 1,576 miliardi di euro. Bisogna anche aggiungere che in questa somma pesano 905 milioni di euro incassati in meno dallo Stato dalle accise sulla benzina. Ma ridurre le emissioni inquinanti e favorire una politica ambientale di riconversione del trasporto dalla gomma al ferro contempla costi che lo Stato non può non mettere in conto.

Nel suo post Toninelli spiega però che il progetto dovrà cambiare. Far andare avanti l'opera «non significa condurla a termine così com'è, bensì rendere l'opera efficiente rispetto agli scopi». Toninelli spiega allora che la nuova linea ferroviaria «deve essere davvero ben collegata con Genova: dunque, i binari devono arrivare fin dentro il porto».

In realtà le modifiche che propone il ministro non sono uno stravolgimento del progetto, anzi. I lavori andranno avanti e non dovrebbero subire rallentamenti se si sbloccano rapidamente il quinto lotto e i finanziamenti al sesto. Ecco le modifiche del ministro. «Bisogna rendere pienamente operativo lo snodo retroportuale di Alessandria che peraltro insiste su

un'area di proprietà di Rfi e Mercitalia. Alessandria deve essere e sarà il retroporto naturale di Genova perché ha tutte le caratteristiche per diventarlo».

La seconda: connettere la nuova linea al porto di Genova. Ma questa è una integrazione progettuale tutta di competenza di Rfi ed esula, su un piano contrattuale, dal terzo valico in

L'ANTICIPAZIONE



IL SOLE 24 ORE
30 OTTOBRE
2018 PAG. 6

L'esito positivo dell'analisi costi-benefici del Terzo valico ferroviario fra Milano e Genova è stato anticipato sul Sole 24 Ore del 30 ottobre scorso. Un'opera che «ha un avanzato stato di pianificazione finanziaria e progettuale e ha già speso quasi un miliardo dei 6,6 necessari per completare il lavoro»

senso stretto. Bene fa, però, il ministro a riproporre il tema dei raccordi con le infrastrutture portuali, tema drammatico a Genova e nella gran parte degli scali italiani.

Toninelli indica poi «azioni a corredo che sono di vitale importanza: il potenziamento dei servizi regionali per migliorare i collegamenti delle località intermedie con l'area metropolitana genovese, la riduzione dei tempi di viaggio per i passeggeri fra Genova e le città di Milano e Torino, il possibile raddoppio della linea Andora-Finale Ligure ed interventi sul nodo ferroviario di Genova per ridurre il traffico su gomma». Anche queste modifiche non toccano l'opera e l'appalto in modo diretto.

Toninelli infine difende il suo metodo sulle grandi opere, quello dell'analisi costi-benefici a supporto di una scelta politica che tenga conto anche dei costi giuridici dell'abbandono di un'opera. Cerca di prevenire critiche che potrebbero arrivarci da fuori e dentro il Movimento. «Chi ci attacca - scrive - e dice che siamo quelli del no a prescindere, sosterrà ora che stiamo tradendo la nostra anima ambientalista. Non è così, noi siamo sempre gli stessi».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

